



Jetzt geht's rund: Auch beleibte Piloten hatten am DAF ihre helle Freude. Der fidele Herr auf unserem Bild mag wohl zum Umfeld Olschewskis gehört haben. Beachten Sie das Kennzeichen!



Der rasende Vollautomat: Han Tjans Gulf-DAF. 1972 gewannen beide die nationale Tourenwagen-Serie, heuer wollen sie im historischen Sport dabei sein.

Gesamtrang einbrechen — Klassensieger wurde man sowieso, klar. Im selben Jahr beteiligte sich das Werk am London-Sydney-Marathon. Einer der beiden gestarteten 55, gesteuert von Rob Slotemaker, belegte den 17. Rang — eine Klassenwertung gab es nicht, die hätte DAF gewonnen. Die Teilnahme an der „härtesten Automühle aller Zeiten“ löste einen ungeheuren Sympathieschub für die Niederländer aus. In Deutschland kostete besagter Motor-Kit, der die herkömmlichen 45 PS um dreizehn weitere aufstockte, sozialverträgliche 310 Mark. Dafür bekam man eine Sportnockenwelle, eine üppigere Bestückung des serienmäßigen Solex-Vergasers, einen anderen Zündverteiler und eine optimierte Auspuffanlage. Zum Lieferumfang zählten auch drei Marathon-Plaketten — schließlich sollte der Überholte wissen, mit wem er es zu

tun hatte. Ein solcher DAF war längst keine Krücke für Unbedarfte mehr, sondern ein Höllenmaschinchen auf Rädern — Tantest Inferno. Bei aller Leistung lag der flotte DAF immer noch wie ein Ei in der Kurve. Der Prospekt sah das zwar anders („Die an sich schon ausgezeichnete Straßenhaftung erregt den Wunsch zum Frisieren des Motors“), aber wir glauben eher, daß die 58 Pferdestärken nach mehr Bodenhaftung gewiebert haben mögen. Für den dringend empfohlenen Fahrwerkskit — verstärkte Drehstabfedern, kürzere Federbeine, härtere Stoßdämpfer, gekürzte Schraubenfedern — wurden noch einmal 455 Mark berechnet; man konnte den DAF 55 1100 Marathon — nicht zu verwechseln mit den 1972 präsentierten Marathon-Modellen — für 7445 Mark jedoch auch komplett ordern. Der Kit adelte den DAF zum Zweisitzer. Oder richtiger:

Die Zulassungsbehörde verwehrte aufgrund des tiefergelegten Fahrwerks weiteren Personen den Zutritt.

Für ein vollwertiges Wettbewerbsauto waren jedoch zusätzliche Eingriffe vonnöten. Hierzulande hielt man sich an Günther Olschewski, DAF-Händler aus Ennepetal. Der frühere Horex-Rennfahrer verblüffte die Konkurrenz seit 1968 mit seinen in Eigenregie getunten 55ern.

Die Frisur erfordert beim DAF naturgemäß etwas andere Modifikationen als bei anderen Autos: Die Variomatik muß geändert werden. Das Anpassen der Übersetzung an Strecke und Motorleistung ist eine haarige Sache. Für eine kürzere Grundübersetzung werden die Fliehkraftgewichte erleichtert. Ein Verlust an Höchstgeschwindigkeit ist dabei nicht zu befürchten, denn der Motor dreht dank überarbeitetem Kurbeltrieb und Zylinderkopf wesentlich höher. Zudem kann mittels eines kleinen Schalters das „Schongangventil“ überbrückt werden, so daß die Maschine länger höher dreht.

Auch die Gewichte der Fliehkraftkupplung bedürfen einer Schlankheitskur. Ein normaler DAF kuppelt bei rund 1800 U/min ein; ein Renn-DAF würde da kommentarlos absterben. Ferner benötigt die Aluminiumwelle, die den Kraftschluß zwischen Motor und Primär-Variomatic herstellt, eine Überarbeitung.

Olschewski hatte das alles im Griff. Zumindest lassen seine Plazierungen, vornehmlich bei Langstreckenrennen, darauf schließen. Der deutschen DAF GmbH in Erkrath bei Düsseldorf schwoll angesichts ihres schnellsten Fahrers der Kamm. Finanzielle Unterstützung leistete sie nicht, aber in einer großen Anzeigenkampagne warb sie mit Ol-



Sportabzeichen: Die Marathon-Plakette vermittelte eine Ahnung von der großen Rennwelt.

schewskis Rennerfolgen: „In der Welt der Rallyes fährt der DAF von Sieg zu Sieg.“ Und weiter im Tonfall der Kriegsberichterstattung: „Unaufhaltsam rollt der DAF. Im Gebirge, in der Ebene. Bei Eis und bei Schnee. Und in glühender Hitze. Auf den härtesten Pisten der Welt, im Kampf gegen die Uhr. Zerreißproben für Mensch und Maschine... Während andere schalten und kuppeln, beschleunigt er. Stufenlos. Rasant. Sportlich. Gewinnt wertvolle Zeit, und sein Fahrer kann sich voll auf die Fahrbahn konzentrieren. Das ist echtes Rallye-racing. Das ist technische Vollendung. Das ist DAF.“